

EN TIDNING FRÅN X-TRAFIK • WWW.X-TRAFIK.SE

resa

Nr 1/2006

**Nu ska företagen
åka buss och tåg**

**Möt Sveriges
största
hockeytalang**

**Vi tittar in
hos Conny**

Restips • Nyheter • Korsord





Fler väljer bussen i Gävle!

Glädjande siffror visar att resandet med Stadsbussarna i Gävle ökar. Redan under hösten steg antalet resenärer med 3 procent. Statistiken för januari 2006 är ännu mer glädjande med en ökning på 4 procent eller 36.000 resor.

Vad beror nu detta på? Tätare trafik på de stora stomlinjerna är en mycket trolig orsak. När bussarna går ofta och regelbundet blir de ett alternativ för fler resenärer. Men man har också börjat erbjuda mervärden som kopplas till Stadsbusskortet och Årskortet i samarbetet med näringslivet. Det kan gälla rabatter på bio- och hockeybiljetter eller hos caféer. Även butiker i Gävle Centrum, Valbo Köpcentrum och Hemlingby Köpcentrum har upptäckt möjligheterna att nå kunder på det här sättet. Det har helt enkelt blivit ännu mer attraktivt att resa med X-Trafik.

Trevlig Resa!

Extremt billiga ungdomsresor

Från **195:-/mån**

För dig som är under 21 år. Priset gäller 30-dagarskort i en zon.

resa

resa utges av X-Trafik. Tidningen distribueras till samtliga hushåll i Gävleborgs län.
 Ansvarig utgivare: Lars Björling.
 Produktion: Kilometer Reklambyrå.
 Omslagsfoto: Frank Julin
 Upplaga: 145.000 ex.
 För ej beställt material ansvaras ej. All eventuell vinstskatt i tävlingar betalas av vinnaren.

STADSBUSSARNA I GÄVLE
 En del av XTRAFIK

Sugen på **BIO, FIKA** eller andra **RABATTER** och mervärden?
 Håll utkik efter fler **ERBJUDANDEN** som kopplas till Årskortet eller Stadsbusskortet.
www.x-trafik.se

Kolla här

FIKA **GALLERIAN NIAN** **BIO**

COFFEEHOUSE by GEORGE Fika hos oss före eller efter bion!
10% rabatt på hela sortimentet!
 Gäller måndag till fredag alla veckor.

Coffeshop Nian Ta en paus på shoppingrundan!
10% rabatt på hela sortimentet!
 Gäller måndag till söndag alla veckor.

Den svenska järnvägen firar 150 år:

Och nästan lika gammal är järnvägen i vårt län

Järnvägen
150 år
2006



Foto: Sveriges Järnvägsmuseum.

Den svenska järnvägen fyller 150 år. Den 5 mars 1856 gick det första tåget mellan Örebro och Nora. Tre månader senare skedde den officiella trafikstarten. Men faktum är att vi var tidiga med järnväg även i vårt län. Redan året efter invigdes Marma-Sandarne Järnväg och sträckan Gävle-Kungsgården på Gävle-Dala Järnväg.

Föregångarna till det vi kallar järnvägar var hästdragna banor, framför allt i Bergslagen. Det var förstas den framväxande industrins behov av transporter som satte fart på byggandet. Järnvägen mellan Marma och Sandarne användes för att transportera sågade trävaror från sågen i Askesta till kusten utanför Söderhamn för vidare transport till sjöss.

Från början sågs järnvägen ofta som ett komplement till transporten på sjöar och andra vattendrag. Med den nya tekniken kunde man nu knyta samman transportleder och hitta snabbare vägar ut till kusten. Hela sträckningen av Gävle-Dala Järnväg (GDJ) mellan Gävle och Falun var färdig

1859 och brukar räknas som Sveriges första färdiga järnväg. Transporterna på GDJ var i huvudsak malm och trävaror från inlandet. I motsatt riktning gick fisk och spannmål.

Järnvägen får nog anses som en av de viktigaste förutsättningarna för att både Hofors och Sandviken kunde expandera. Ingen av orterna fanns ens på kartan när järnvägen anlades.

Under de första decennierna styrde industrins behov helt var nya järnvägar skulle anläggas. Privata järnvägsbolag uppstod runt om i vårt län för att så småningom knytas ihop och samordnas med statens stambanor.

Den stora förändringen för alla mindre järnvägsbolag kom när järnvägsnätet började elektrifieras från 1930-talet och framåt. Investeringarna blev alltför tunga och de flesta införlivades i Statens Järnvägar.

Sedan 1988 är det Banverket som har ansvar för de statliga järnvägarnas infrastruktur. SJ kör trafik i konkurrens med andra trafikbolag.

Källa: Artikel i Laddikan Nr 1-97. Förf. Robert Sjöö, Sveriges Järnvägsmuseum.

- 1856 – Sveriges första järnväg, Örebro - Nora, öppnas för trafik.
- 1862 – Järnvägen Stockholm - Göteborg invigs, restid 14 timmar.
- 1864 – Världens första stålbro för järnväg byggs över Göta Älv.
- 1870 – Sverige har nästan 200 mil järnväg.
- 1879 – Svensk normat (gemensam tid) införs vid alla järnvägsstationer.
- 1895 – Första järnvägen med eldrivna tåg, Stockholm - Djursholm.
- 1909 – Premiär för tågfärja till kontinenten. Trelleborg - Sassnitz.
- 1910 – Sverige har 1200 mil järnväg.
- 1915 – Första linjen med längre permanent eldrift. Kiruna - Riksgränsen, 129 km.
- 1923 – Hela Malmbanan Luleå - Riksgränsen, 433 km elektrifierad.
- 1937 – Inlandsbanan invigs. Sverige har 1700 mil järnväg.
- 1938 – Engelska Mallard sätter världsrekord för ånglok med 203 km/h.
- 1939 – Riksdagen beslutar att förstatliga hela svenska järnvägsnätet.
- 1942 – Europas längsta sammanhängande elektrifierade järnvägslinje, Trelleborg - Riksgränsen, klar.
- 1972 – Det sista ångloket på SJ tas ur drift.
- 1988 – SJ delas, Banverket får ansvar för bannätet och SJ för tågtrafiken. Cirka 100 miljarder kronor investeras i järnvägen under 20 år.
- 1990 – De två första X-Tågen tas i drift.
- 1993 – Svenskt hastighetsrekord för X2000 med 276,3 km/h.
- 1996 – Avregleringen av järnvägen startar. Sverige har 1000 mil järnväg.
- 2000 – Den 1 juli invigs Öresundsbron mellan Sverige och Danmark.
- 2001 – Affärsverket Statens Järnvägar bolagiseras och delas upp i sex fristående konkurrensutsatta bolag.
- 2001 – Tåg i Bergslagen startar sin trafik.
- 2004 – Beslut tas om investeringar i järnvägen för 107,7 miljarder kronor fram till 2015.
- 2006 – Järnvägen fyller 150 år.

Källa: www.jarnvagen150ar.se

Så firas jubileet

Firandet av 150-årsjubileet kommer att pågå under hela året. En särskild organisation och hemsida har skapats för firandet. Gävle blir en av huvudorterna där det händer mest. Det beror förstas på att Sveriges Järnvägsmuseum finns där. Så här i början av året pågår fortfarande planeringen, men vid denna tidnings pressläggning hittar vi bland annat följande programpunkter.

- **Lennart Nilssons foton** från 50-talets tågresor visas på stationerna i Stockholm, Göteborg, Gävle och Malmö.
- **Trädgårdsutställningen** "Trädgård Tur och retur" visas på Sveriges Järnvägsmuseum i Gävle med början i september.

- **TÅG 150**, 7-10 september, Sveriges Järnvägsmuseum i Gävle.
- **Öppet Hus** i EuroMaints verkstäder: Luleå, Vännäs, Örebro, Gävle
- **Teckningstävling** – rita och berätta om hur framtidens järnväg och resande kan komma att se ut.
- **Skollovsaktiviteter** på Sveriges Järnvägsmuseum i Gävle. Det blir tårta, spökbjakter, tävlingar och mycket mer. Läs mer om detaljerna på och www.jarnvagsmuseum.se.
- **Rallarvecka** – spårbygge med nya och gamla metoder, Gävle.
- **Möten** – berätta om ett minnesvärt möte på tåg eller station. Kanske hamnar din berättelse på en plakett på en järnvägsstation. Vill du veta mer? Gå in på www.jarnvagen150ar.se

I förarhytten med Conny



X-Tåget från Ljusdal har just anlänt till Gävle Central. Klockan är 07.48 och pendlarna skyndar iväg till jobb och skolor. Vi som ska norrut står kvar på perrongen. Resa

tänker nämligen åka med en bit i förarhytten för att få en glimt av lokförarnas vardag.



Tågvärden Per-Anders Olsson har redan förvarnat oss om älgen som stod vid spåret strax norr om Gävle när tåget passerade för en stund sedan. Kanske står den kvar även när vi åker förbi?

Lokföraren heter Conny Lindberg och har kört tåg sedan hösten 2004. Av dialekten att döma kommer han inte från Gävleborg. Connys "resa" började i Burträsk och har gått via Helsingborg, Ängelholm och Lysekil innan han hamnade i våra trakter. Nu kör han för Tågkompaniet, men att han blev lokförare var mest en slump.

– Jag bodde i Helsingborg och råkade se en annons att man kunde söka till lokförarutbildningen i Ängelholm. Det verkade kul att få jobba med tekniska maskiner, så jag sökte och kom in.

På utsatt tid rullar vi ut från stationen i Gävle. Då har Conny fått klartecken från tågvärden att alla är ombord. Han har också sett i sina tv-monitorer att det inte står

någon kvar på perrongen. Hela förarmiljön känns modern med digitala skärmar och små nätta reglage. ATC-systemet övervakar att Conny inte kör för fort eller mot stopp. Innan vi lämnade Gävle matade han in en grundhastighet i systemet.

Den första sträckan upp till Ockelbo är kurvig och maxhastigheten går sällan över 120 km/h. Precis när vi undrar om det inte var här någonstans som den där älgen stod, passerar vi den

på vänster sida. Fotografen hinner förstås inte reagera.

En dum chansning för att vinna några sekunder.

– Man får se mycket mer av naturen och omgivningarna om man kör här än till exempel sträckan Stockholm-Göteborg, säger Conny. Där åker man som i ett dike. Och det är verkligen vackert

på många ställen där rälsen löper mellan frostiga träd och snöklädda fält. Utsikten från förarhytten är riktigt bra och helt annorlunda än när man åker som passagerare i tåget. På väg in mot Ockelbo ropar "Plåt-Lisa", en inspelad röst, ut nästa station. Vi bromsar in strax innan stationen, troligen för att en signal ännu inte visar grönt ljus längre fram.





Motorvagnståg typ X-Trafik
X50/X51 även kallat Regina

Antal vagnar i tåget: 2
Antal sittplatser: 172
Max hastighet: 180/200 km/h
(Får framföras med förhöjd
hastighet i kurvor)
Effekt: 1590 kW (2162 hk)
Tågsättets vikt: 116 ton
Tillverkare: Bombardier

hagen vid spåret när vi tjuver förbi är tydligen van, både vid tåg och tutor. Den reagerar inte det minsta över vår framfart.

Sista anhalten på vår resa med Conny blir Kilafors. Vi tar ett snabbt adjö av honom och Per-Anders innan vi kliver ut på perrongen. Om bara ett par minuter ska X-Tåget från Ljusdal dyka upp och ta med oss söderut igen. Den här gången kliver vi på som vanliga passagerare, betalar två enkelbiljetter till Gävle och sätter oss tillrätta i var sin stol. Runt omkring oss slumrar några, medan ett par kvinnor diskuterar livets stora frågor. Själva byter vi några kommentarer kring X-Tåget och resan i förarhytten. Om 40 minuter ska vi vara tillbaka i Gävle igen och förmiddagen har egentligen bara börjat.

Vart älgen tagit vägen vet vi inte. Den hade i alla fall lämnat platsen vid spåret när vi passerade. Bara spåret i snön fanns kvar.

I Ockelbo kliver många av tåget, Per-Anders sticker in huvudet och uppskattar att det varit ett 60-tal med på tåget från Gävle. Framför oss ser vi hur åtskilliga resenärer sneddar över spåren, trots att signalerna visar "Stopp" och ett annat X-Tåg är på väg in till stationen.

– Det där är en dum chansning för att vinna några sekunder, säger Conny och skakar på huvudet.

De fattar inte vilken risk de tar, det är ju så lätt att halka eller fastna med foten i rälsen. Tåget har inte en chans att stanna.

Vi accelererar ut från Ockelbo och nu kan vi öka farten till 180 km/h, vilket är det här Regina-tågets maxhastighet. Det är dubbelspår och banan löper i långa svepande kurvor. Vi undrar om Conny inte hellre skulle vilja köra ett X2000, som går ännu fortare?

– Nej, jag har provat det, men de här tågen är modernare och i 200 km/h hinner man inte se så mycket. Jag gillar det här bättre. Det finns också många lokförare som före-

drar godståg framför persontåg.

Enligt Conny ska man gilla teknik och att jobba ensam, ofta på oregelbundna tider för att passa som lokförare. Däremot behö-

ver man inte vara extremt intresserad av tåg. Såna personer försöker man gallra bort ur ansökningarna till lokförarutbildningen.

– Det går inte heller att hålla på och stressa upp sig över tidtabellen, menar Conny.

Ofta kan man ju inte påverka att signalerna visar rött och man blir stående med tåget en stund. Men visst är det roligare att ligga före tidtabellen än efter ...

– Men vi har faktiskt väldigt bra statistik när det gäller att komma i tid med X-Tåget.

Vid stoppet i Lingbo kliver ingen av och ingen på. Perrongen ligger öde. Vi fortsätter upp mot Holmsveden där ett av magasinerna annonserar om "Westerndagen 2 augusti". Vid några obehagade övergångar använder Conny "tutan" för att varna trafikanterna att vi är på väg. Hästen som står i

Man kan inte
stressa upp
sig över
tidtabellen.



Vad hände med Inter Rail?



Antal sålda Inter Rail-kort i Sverige

År	Antal
1972	10 423
1973.....	12 439
1974.....	23 748
1975.....	21 728
1976.....	27 823
1977.....	27 312
1978.....	25 464
1979.....	35 160
1980.....	40 888
1981.....	40 800
1982.....	38 665
1983.....	32 872
1984.....	34 666
1985.....	43 959
1986.....	50 581
1987.....	55 689
1988.....	52 538
1989.....	61 241
1990.....	62 989
1991	71 237
1992.....	52 044
1993.....	15 333
1994.....	9 661
1995.....	9 315
1996.....	8 663
1997.....	8 051
1998.....	8 655
1999.....	8 639
2000.....	8 823
2001.....	8 540
2002.....	8 512
2003.....	7 175
2004	4 951

För oss som växte upp på 1970- och 1980-talet är begrepp som Inter Rail och tågluffning starkt förknippade med frihet och att ta steget ut i vuxenvärlden. Man skulle tågluffa runt i Europa varje sommar – det hörde liksom till. Det här var långt innan chattar, bloggar, internet och lågprisflyg, så för många var tågluffning det enda sättet att komma i kontakt med världen utanför hemorten.

Inter Rail lanserades 1972 av den Internationella Järnvägsunionen för att fira dess 50-årsjubileum. De första åren gällde kortet för ungdomar upp till 21 år och i lika många länder under en hel månad. Hela syftet var just att ge unga människor möjlighet att resa billigt i Europa. Kortet blev snabbt en succé och antalet sålda kort i Sverige steg från drygt 10.000 första året till strax över 71.000 kort 1991. Vid den tiden såldes 300.000 kort i hela Europa, så vi svenskar utgjorde nästan en fjärdedel av tågluffarna.

Åldersgränsen höjdes etappvis till 26 år och från 1985 kunde man även köpa ett tilläggskort som gällde på ett antal färjelinjer. Den stora luffarvågen vällde över Europa under åren runt Berlin-murens fall och östblockets upplösning 1990/91. Helt plötsligt låg ett nytt Europa öppet för unga människor att upptäcka. Samtidigt ledde de stora

skarorna tågluffare till att tågbolagen började dra örnen åt sig. Det var helt enkelt för billigt att resa så mycket under så lång tid och priset på korten höjdes. Att den svenska kronans värde dessutom sjönk med 20 procent 1992 bidrog också till att vi kraftigt minskade vårt tågluffande. Det hade blivit betydligt dyrare att resa och leva ute i Europa.

Man åkte kors och tvärs i Europa. Resan var själva målet.

– När tågluffandet var som störst fanns det knappast något resande bortom Europa, konstaterar Jan Svensson, ansvarig för Inter Rail hos SJ. Man åkte kors och

tvärs i Europa. Resan var själva målet. Jan Svensson ser förstås flera fördelar med tågluffandet som resform.

– Man är friare att välja resmål under sin resa, man kan ändra resrutten när som helst. Med flyg åker man till en viss destination och är mer begränsad.

1994 infördes en indelning av Inter Rail i

Fakta om Inter Rail

- Inter Rail är bara ett slags tåguffarbiljett. Scan Rail, Euro Domino och Brit Rail är andra möjligheter att resa i Europa. Gemensamt är att korten har begränsningar när det gäller resor i det egna landet.
- Svenskar med Inter Rail reser mest i Tyskland (32%), Frankrike (21%) och Spanien (7 %).
- Till Sverige kommer flest från Norge (22%), Italien (13%) och Finland/Schweiz (båda 12%). Troligen använder våra grannar oss till stor del för att komma vidare ut i Europa.
- En vuxen svensk Inter Rail-resenär reser i snitt 7790 km på sitt kort. Ungdomarna reser 7260 km.
- Totalt i Europa är 55% av resenärerna män och 45% kvinnor. I de lägre åldersgrupperna 12-18 år dominerar däremot tjejerna.
- Vill du veta mer om tågresor i Europa, gå in på www.sj.se och ladda hem broschyren "Europa med tåg". Mer om Inter Rail finns på www.interrailnet.com



åtta zoner och begränsad tid för att hålla nere priset, men fortfarande fanns möjligheten kvar att köpa ett kort för hela Europa. Trots det fortsatte minskningen av resandet och är i dagsläget nere i cirka 5.000 kort i Sverige och 100.000 i hela Europa.

– Vi har helt enkelt fått nya resvanor, man reser längre bort i världen. En annan tendens är att människor reser mer intensivt, hellre flera korta resor under året än en lång sammanhängande.

– Den allvarligaste konkurrenten till tåguffandet är lågprisflyget, till viss del även charterresor med "all inclusive", tror Jan Svensson. Men vi inom tågbranschen har inte gett upp utan håller på och tar fram ett nytt kort inom Europa för lansering våren 2007. Vi märker ett ökande intresse bland den generation som luffade i början. Nu är de i 50-60 års åldern, har relativt gott om både pengar och fritid och vill kanske återuppleva en del ungdomsminnen.



Skol-, Gymnasie- och Ledsagarkort gäller på Tåg i Bergslagen

Från 8 januari kan alla som har ett Skolkort, Gymnasiekort eller Ledsagarkort använda dessa även på Tåg i Bergslagens sträckor inom vårt län. Ledsagarkort är ett kort som ger fria resor för ledsagaren tillsammans med färdtjänstberättigad resenär.

Fler bilälskare än bussälskare?

En högst ovetenskaplig undersökning på Google.com visar att ordet "bilälskare" ger 386 träffar. Strax bakom kommer "tågälskare" med 285 träffar. "Bussälskare" får däremot bara 7 träffar.

Ny hemsida!

Under mars lanseras X-Trafiks nya hemsida. Innehållet har fräschats upp och det har blivit lättare att hitta den information man söker. Du som vill veta när bussen eller tåget går och vad det kostar, använder som tidigare Reseplaneraren. www.x-trafik.se

X-Trafik bäst i telefon – igen!



För andra året i rad vann Trafikupplysningen första pris i tävlingen SM i kundservice 2005 i klassen "Resor och Transport".

Så här motiverar juryn sitt beslut:

– Med sitt glada humör och sin stresståliga hantering av resenärernas frågor och funderingar vinner X-Trafik klassen "Resor & Transport".

– Det är oerhört glädjande och stimulerande med en sådan lagframgång, säger en glad Lars Björling, marknadschef på X-Trafik.

Under ett år hanterar Trafikupplysningen närmare 90.000 inkommande samtal. Frågorna gäller allt från "När går bussen till ..." till att både hitta försvunna saker och resenärer.

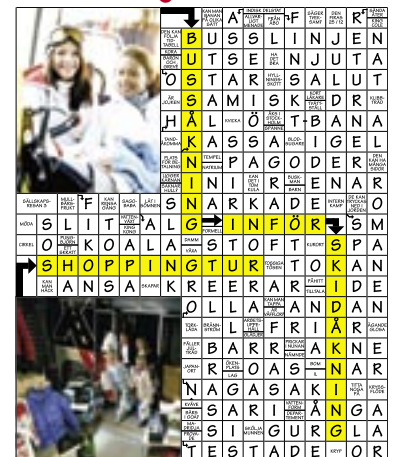
Trafikupplysningen är bemannad vardagar 06.00-22.00 och helger 09.00-22.00.

Gysingelänken lever vidare

Busstrafiken mellan Österfärnebo och Uppsala, den så kallade Gysingelänken, förlängs med ytterligare ett år till juni 2007. I snitt har tio personer per dag utnyttjat linjen. Under kommande år ska mer pengar satsas på marknadsföring, både mot bofasta och turister.



Rätt lösning nr 3/05



INTERVJUN

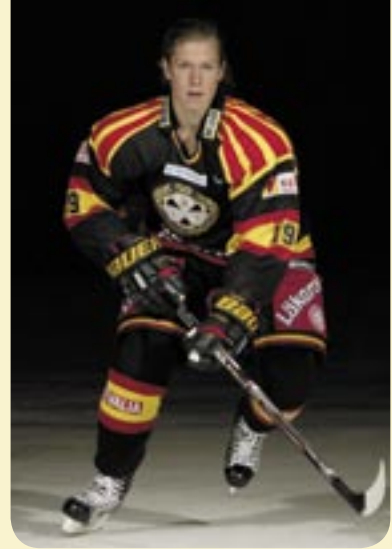
Nicklas – hockeytalang på båda fötter

Han beskrivs som den största talang svensk ishockey fått fram på många år. Men han får fortfarande gå ostörd på Gävles gator. Det är inte många som känner igen honom utan hockeymunderingen. Möt Nicklas Bäckström, 18-åringen som bara är i början av sin ishockeykarriär.



ang med rna på isen

Namn: **Nicklas Bäckström**
Ålder: **18 år**
Längd: **184 cm**
Vikt: **84 kg**
Position: **Forward, center**
Moderklubb: **Valbo AIF**
Aktuell: **Succé under första säsongen i Brynäs A-lag**



Hur känns det att jämföras med Peter Forsberg och hyllas som Brynäs räddare redan första säsongen i A-laget?

– Det är klart att det är roligt, men det gäller att inte göra för stor grej av det. Jag vet inte om man kan jämföra mig med världens störste ishockeyspelare, säger Nicklas ödmjukt.

Just ödmjukheten är det man slås mest av när man träffar Nicklas. Här har vi en blivande stjärna som ligger ljusår från Zlatans kaxiga attityd. Resan mot elithockeyn påbörjade Nicklas redan som 4-åring.

– Jag höll också på med innebandy, fotboll och golf upp till 14-årsåldern. Men då kände jag att is-

hockey var det jag skulle satsa på. Jag gillar att det är ett lagspel och att det är mycket kamp.

I sommar är det dags för den årliga NHL-draften, då klubbarna på andra sidan Atlanten svingar sina trollspön över ett antal lyckliga unga ishockeytalanger. Nicklas är

ännu inte aktuell för någon NHL-klubb, men verkar inte bekymra sig över detta.

– Jag är nöjd om jag får chansen att åka över så småningom. Har inget favoritlag där borta utan gillar att kolla på alla. Ishockey är så stort i USA och Kanada, det kände man när vi spelade junior-VM i Vancouver. Tyvärr hade Canucks bortamatch när jag var där, så vi fick inte se någon match live.

Om och när Nicklas åker över till NHL får han räkna med att tillbringa mycket tid på resande fot. Avstånden är stora, ofta flyger man men även tåg och buss förekommer. Med Brynäs blir det också en del resor under en säsong.

– Vi åker ofta buss, det är skönt och jag brukar kunna koppla av. Vi snackar en del, spelar kort och kollar på film. När det närmar sig match börjar man koncentrera sig mer på den.

För en utomstående låter det lite enahanda, men Nicklas förnekar att det blir tråkigt.

– Nej, ishockey är det roligaste jag vet och

Vi som är nya
får förstås anpassa
oss lite.

jag är glad att jag får spela och träna.

Nicklas tycker också att han har blivit väl emottagen av de äldre spelarna i Brynäs.

– Det är otroligt schyssta grabbar och de har tagit väl hand om oss. Men vi som är nya får förstås anpassa oss lite också. Man kan ju inte bara rusa först av alla in i bussen och ta bästa platsen.

Den största framgången hittills för Nicklas är VM-bronset med U18-laget i Tjeckien. Han vet att talangscouterna håller ögonen på honom, men är inte orolig för att det ska börja gå sämre.

– Det kommer alltid svackor, det får man leva med. Jag har haft en bra dialog med Leffe (Boork) kring de här sakerna under säsongen. Han vet vad det handlar om. Talangscouterna är heller inget jag grubblar på. Det sitter alltid någon eller några på läktarna numera. Jag tycker att det är hela laget som räknas och som har gjort en bra säsong.

Ödmjukhet var ordet, som sagt.

Vinn Nicklas hockeyklubba!

Du som är under 16 år har nu chansen att vinna en hockeyklubba med Nicklas Bäckströms autograf. Skicka ett vykort med ditt namn, adress, telefonnummer och ålder till oss senast 28 april så är du med i utlottningen. Märk vykortet "Hockey". X-Trafik, Box 125, 826 23 Söderhamn.





Trafikplanering

Ett 1000-bitars pussel

Tycker du att bussen och tåget borde gå en annan väg, vid en annan tid och stanna på en annan plats? Då är du förmodligen inte ensam. De flesta har synpunkter på tidtabeller och planering som gäller kollektivtrafiken. Men efter ett samtal med X-Trafiks och Swebus trafikplanerare inser man att det finns många behov som ska tillfredsställas.

Mats Eklund (ME), Lasse Rösth (LR), Henrik Strömberg (HS) och Lennart Skoog (LS) arbetar som trafikplanerare. De har olika ansvarsområden, men med gemensamma förutsättningar. De ska se till att kommunerna får så bra kollektivtrafik som möjligt för de pengar som satsas.

ME – Det är kommunerna och landstinget som fastställer de ekonomiska ramarna för kollektivtrafiken och vilka delar som ska prioriteras. Prioriteringen kan till exempel vara att det ska finnas kvälls- eller nattrafik, men sedan är det vi som planerar så att resurserna används på bästa sätt.

Enligt trafikplanerarna är det ett komplicerat pussel med bussar och samordning mellan olika linjer som ska till för att man ska kunna få en fungerande kollektivtrafik.

LS – Vilken tid skolorna börjar och slutar är bland det viktigaste i vårt arbete. På flera

orter är skolskjutsarna basen för trafiken och avgör när bussarna ska gå. I Gävle har kommunen sagt att skolorna ska anpassa sina tider på mesta möjliga sätt efter bussarna.

Det sista säger Lennart med ett litet leende och man anar att den uppmaningen inte följs i alla lägen.

Det stora arbetet med tidtabellerna börjar i november varje år. Då får X-Trafik veta hur mycket pengar man får till trafiken. Grunden till den nya tabellen finns förstas i den gamla, men det finns flera faktorer som påverkar slutresultatet. Tidtabellerna byggs upp i särskilda datoriserade planeringsprogram som i sin tur är kopplade till annan information.

LS – Vi får väldigt bra statistik från våra biljettmaskiner. Vi kan se i detalj hur många som reser och när de reser på olika sträckor. Arbetet bygger också till stor del på erfa-

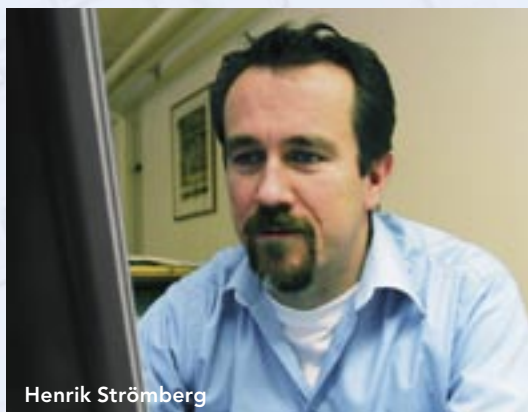
renheter och känsla. Under februari skickas de nya tabellerna ut på remiss och i mars spikas vad som ska gälla.

HS – Det är både en för- och en nackdel att tidtabellerna gäller i ett helt år. Fördelen är att våra resenärer kan planera sina arbetsresor och annat och vara säkra på att trafiken går ett år framåt. Nackdelen är att man får leva länge med brister i planeringen.

Varje år görs cirka 12 miljoner resor i länet med 175 bussar och sex tåg. Drygt 100 linjer trafikeras av X-Trafik. Även om inte alla linjer påverkar varandra, finns det många knutpunkter där trafiken måste stämma.

ME – Förutom kommunerna finns det platser som till exempel Mohed och Delsbo där många byten sker.

LR – Annars är det på morgonen vid 07.45 som det är störst tryck i trafiken. Då är alla de 175 bussarna ute. Mitt på dagen kör vi



Henrik Strömberg



Lennart Skoog



Mats Eklund



Lasse Rösth

med 90-100 bussar och senare på eftermiddagen runt 150. Vi försöker anpassa trafiken efter de behov som finns.

Att vissa turer på X-Tågen är mer än fullsatta är ett problem som planerarna är väl medvetna om. Men det är Banverket som planerar för trafiken på räls.

HS – Det är trångt både på tågen och på spåren. Vi skulle behöva längre tåg och helst dubbelspår så att vi kunde köra utan att behöva ta hänsyn till mötande trafik. Om några år när Botniabanan öppnar blir det ännu mer trängsel på spåren, så något måste göras.

LS – Man kan säga att det finns liknande problem för bussarna i Gävle. Vissa tider fastnar bussarna i trafiken i stan. Helst skulle det vara särskilda busskörfält genom hela centrala Gävle för att öka framkomligheten.

När nya busslinjer planeras vet ofta trafikplanerarna av erfarenhet hur lång tid turen tar och om det får konsekvenser för andra turer.

ME – Vi har ett bra samarbete med våra entreprenörer och har alltid en dialog inför större förändringar. I vissa fall provåker vi sträckorna för att fastställa tiderna.

LS – Man ska i och för sig inte lita för mycket på den typen av undersökningar, risken finns att förhållandena förändras mellan olika dagar och tider. Därför är det ofta bättre att använda statistik från en längre period för att få en bra bild av trafiken. Vi har även en intensiv dialog med resenärer och förare.

LR – Vid varje tidtabellskifte får vi in många synpunkter från våra resenärer, ofta om sånt som de tycker har blivit sämre. Det är naturligt att kunden ser till sitt, men vi måste se till helheten.

Till "syvende og sist" är det pengarna som styr. Trafikplanerarna skulle kunna önska sig dubbelspår på järnvägen i hela länet, bättre framkomlighet för bussarna i stan, tät och regelbunden trafik mellan alla större orter och någon form av bra servicetrafik i glesbygden. En stor del av detta ska bekostas med våra gemensamma skattemedel och dessutom ska trafiken planeras så att den ger bästa möjliga effekt för så många som möjligt.

Folksam har upptäckt X-Tåget



– Vi sparar massor av pengar på det här. Det är jättebra! Efter en dryg halvtimme ger vi upp försöken att få Siw Andersson, administrativ chef på Folksam i Gävle, att hitta något negativt med att de nappade på X-Trafiks företagserbjudande. Hon är odelat positiv till erfarenheterna hittills.

– **Jag blev upprörd av** Therese Nilsson på X-Trafik för ett år sedan. Hon ville komma och berätta vad de kunde erbjuda oss som företag. Jag hade inte alls tänkt på X-Trafik som ett alternativ för våra tjänstesor tidigare. Jag blev förvånad att de hade så mycket att erbjuda.

Vid Folksams kontor i Gävle arbetar cirka 40 personer. Kontoret tillhör region Södra Norrland och många har sin närmsta chef i Sundsvall. Det blir en del resor i båda riktningarna.

– Som många andra företag hade vi rutiner för beställning av våra resor, men där ingick inte X-Trafik. Nu har vi upptäckt att man kan åka X-Tåget på en dagbiljett som kostar 140 kronor ända upp till Sundsvall och tillbaka.

– Efter att Therese varit här köpte vi en bunt dagbiljetter på prov och det fungerade jättebra. Vi har också kontor i Hudiksvall, Bollnäs och Söderham

Man behöver en liten kick utifrån för att upptäcka möjligheterna.

dit vi nu gärna åker med X-Tåget. Det är bara ibland som avgångarna inte passar riktigt bra, men vi har definitivt fler valmöjligheter och lägre kostnader nu. Hos Folksam har man inte försökt styra sina medarbetare att välja X-Trafik. Siw har informerat om möjligheterna och visat hur mycket billigare det är. Hon menar att de flesta är intresserade av att spara pengar i verksamheten om det går.

Region Södra Norrland har bestämt att de ska spara 300.000 kronor på sina resor de närmaste åren. De nya resvanorna kommer absolut att bidra till att man klarar besparingarna.

– Våra skadereglerare kan förstås inte resa särskilt mycket kollektivt, de har ofta utrustning med sig och ska besöka flera hushåll på en dag. Men för många andra resor passar det både Folksams miljöpolicy och trafiksäkerhetsarbete.

– Även vår ombudschef upptäckte fördelarna när hans bil stod på verkstaden i ett par månader. Han tyckte att det fungerade hur bra som helst.

Nu kunde man kanske tro att Siw var en inbiten bilåkare innan hon blev omvänd. Men hon pendlar själv med tåg från Sandviken sedan flera år. Morgonpromenaden får hon på väg till Resecentrum och kvällspromenaden på väg hem från tåget.

– Jag tror att man behöver en liten kick utifrån för att upptäcka möjligheterna. Therese visade oss hur vi kunde resa. Nu ser vi fram emot det Företagskort som X-Trafik ska lansera. Det kommer att underlätta ytterligare, inte minst redovisningen av resorna.

– Jag tror att fler kommer att pendla i sina jobb i framtiden, men det är bra tycker jag för då slipper de kanske flytta. Om fler dessutom upptäcker kollektivtrafiken borde tåg- och bussavgångarna också öka successivt, vilket förstås är bra för alla.

Svenska folket allt nöjdare med kollektivtrafiken

Svenska Lokaltrafikföreningen (SLTF) har sammanställt 2005 års resultat av Kollektivtrafikbarometern. En analys av resultatet från år 2005 där totalt 36.400 svenskar tillfrågats visar att svenska folket är allt nöjdare med kollektivtrafiken.

Månadsvis intervjuas ett statistiskt urval av svenska folket mellan 15 och 75 år per telefon, såväl allmänhet (både resenärer och icke resenärer) som kunder (resenärer).

– 2005 års resultat visar att 71 % av kunderna är nöjda med kollektivtrafiken i Sverige, det vill säga ger betyg 4 och 5 på en femgradig skala. Det är en ökning med 4 procentenheter sedan förra året, säger Märta-Lena Schwaiger, VD på SLTF. Motsvarande siffra för riksgenomsnittet vad gäller allmänheten är 60 % – en ökning med 3 procentenheter sedan 2004.

Även vi Gävleborgare är nöjda med hur kollektivtrafiken fungerar. Betygen för länets trafik ligger i nivå med eller bättre än riksgenomsnittet. Lägre betyg ges för pålitligheten och informationen vid förseningar.

– Vi kan se ett samband med de tågstör-

ningar som vi haft under året på grund av banarbeten. Vi vet att det är områden där vi måste förbättra oss, säger X-Trafiks marknadschef Lars Björling.

Toppbetyg även för färdtjänst och sjukresor

Under 2005 genomfördes totalt 16.200 intervjuer med färdtjänst- och sjukresesenärer runt om i Sverige. Resenärerna blir intervjuade dagen efter resan via telefon. Frågorna berör dels själva beställningen, dels transporten som sådan. Undersökningen "Barometern för anropsstyrd trafik" startades under våren 2004.

– 93 % var nöjda eller mycket nöjda med den senast genomförda resan och beställningen. Den funktionella kvaliteten är alltså oerhört hög, säger Maria Rydström, projektansvarig på SLTF. Ytterst få branscher är ens i närheten av dessa siffror.

Undersökningen visar också att drygt 90 % av de som rest kommer fram i tid. Resenären är lika nöjd med resan oavsett om man får åka själv i bilen eller tillsammans med någon annan.



Therese hjälper företag på vägen



Therese Nilsson har det senaste året besökt ett 50-tal företag för att erbjuda dem att köpa kort och biljetter till personal och kunder. Och responsen hos företagen har varit god.

– Jag började med bilfirmor i Gävle. Tanken var att erbjuda kunder bussbiljetter när de lämnat in sin bil för service, vilket bilfirmorna tyckte var en utmärkt idé. Åtta av tio firmor har redan beställt fler biljetter av oss. Tidigare fick de hålla med länebil eller avsätta personal för att skjutsa ned kunder till stan. På Migrationsverket i Gävle har man köpt in enkelbiljetter som de använder när asylsökande ska åka vidare till ett tillfälligt boende i Hofors, Söderhamn eller Sundsvall.

– Det sparar både tid och pengar. Förut skjutsade man de asylsökande med minibus.

Många företag har redan en resepolicy som säger att man ska välja kollektivtrafik i första hand. Däremot är inte alla medvetna om vilka möjligheter som finns. Therese började sitt projekt i Gävle, där finns flest företag och mest trafik. Många företag som har huvudkontoret i Gävle har också verksamheter runt om i länet.

– Det vi vill erbjuda är enkla lösningar som ska underlätta företagets resor. Därför har vi också tagit fram ett särskilt Företagskort som vi just nu testar tillsammans med Försäkringskassan. Med Företagskortet skriver man ett avtal med oss. Företaget får sedan en specificerad faktura på de resor som gjorts och betalar i efterskott.

Vill du veta mer om vad X-Trafik kan erbjuda i form av bra resmöjligheter för din arbetsplats? Ring Therese Nilsson, 0270-741 22.



Vilket kort passar dig bäst?



Enkelbiljett

En biljett utan rabatter som du köper för den aktuella resan.



Dagkort

Gäller för obegränsat antal resor i hela länet under en resdag.

10-dagarskort

Gäller för obegränsat antal resor under 10 olika resdagar inom de zoner du valt.

30-dagarskort

Gäller för obegränsat antal resor under en 30-dagarsperiod inom de zoner du valt. Finns för både vuxen och ungdom.



Stadsbusskort

Gäller för obegränsat antal resor under en 30-dagarsperiod inom en eller två zoner i Gävle. Finns för vuxen och ungdom. Håll utkik efter mervärden som kopplas till Stadsbusskortet.



Fritidskort

Gäller för resor i hela länet för ungdomar under 21 år i 90 dagar, efter kl 17 och fram till kl 04 på vardagar, samt dygnet runt under helger och större skollov.



Värdekort

Ett refill-kort som du laddar med 100, 200, 300, 400 eller 500 kr. Ger upp till 30% rabatt på enkelresor.



Årskort

Gäller för obegränsat antal resor under ett år. Finns för både vuxen och ungdom.



Seniorskort

För dig som är över 65 år. Gäller för obegränsat antal resor i hela länet under ett kalenderår.

Vinnare i pepparkakstävlingen

Gävleborgarna är kreativa. I förra numret utlyste vi en tävling. Uppgiften var att skapa bussar eller tåg av pepparkaksdeg, kristyr och andra godsaker. Grattis säger vi till vinnarna!



Galnast

Henrik Hansson, Gävle

Juryns motivering:

"Idén att även göra räls till tåget är i sig värd ett eget pris. Ett X-Tåg med skön (h)julkänsla."

Pris: Resecheck hos Resplus, värde 1500 kr.



Snyggast

Margareta Zakrisson, Bollnäs

Juryns motivering:

"En äkta linje 100-buss, komplett med älgar och allt. Ett utsökt gott hantverk."

Pris: Resecheck hos Resplus, värde 1500 kr.



Upp till 13 år

Petra Sundell, Ljusdal

Juryns motivering:

"Ingen tvekan om att tomten väljer bussen när han vill åka miljövänligt. Ett extra plus till den strålande stjärnan."

Pris: En heldag för hela familjen (2 vuxna + 2 barn) på Furuvik med entré, åkband och resa med X-Trafik t o r.

										KAN MAN FÅ NÅGOT OM VID MISSTAG	LEMURER SÅDANA BESÖKS AV BAND	NÄR PÅRON-EN EJ ÄR HEMMA	ÄR DE SOM EJ PLANE-RAT?	HONOM KAN MAN TRO PÅ	DÅ DU LÅSER DETTA
ÖL-MÄRKE										PUHVÄN MUSKEL-SVAG-HET					
HÅLL BLAD-DRYCKS-MÄRKEN					SÅDANA OMGES AV VATTEN					KÖR MED FULA KNEP?					
SYFTAR ÄTER					GÖRA BLANK SLÄTT-MÄRK										
EUROPAFLÖDE SAKNAR MISS-TANKAR					TIDS-PERIOD-EN					SÅRA-DES					
KAN KOKT KALY-KÖTT SIMMA I BOXNING-S-RÖRELSE	HÅLLER LÅDA	RESER-VERAD	KAN MAN MO-RÖTTER	DEN RETAR JÄKTAD?	SÄKER ELLER FRANSK-BRÖD	*									
FÖDER UPP						HYLLA				HEMLIG GRUPP KOPPLAR UPP USA					
					SÅDANA GÖR LEVE-RÄNGER					HAR RÄDD PÅ RÖSTEN?					
KAN MAN RÅKA UT KAN GE STÅLAR					BE-TRÄFF-ANDE ORÖRLIG					ÄMBETS-MAN FÖRR ÖGRUPP					
						ÄR DE MED HÖG IQ?				DEN GAMLE					
KÖR MED LILLA FRIDOLF?										PUTINJA ERBJUDS PÅ BIB-LIOTEK					
										KORN-KNARREN ÄR MED I FILM					
										SLÄPAR PROVIN-SIELLT					
										FRANSKT FLÖDE DEL AV MÅL					
										SÅDAN PÅGÅR LÅNGE					
										TA BORT					
										FJÄDER-PRYD-NAD					
										MÅNGA I KINA					
										GRUNDA					
										BEL-GRADBO					
										KAN TIPPAS HAR EN RYGG					
										REKLAM NÄSA I FOLK-MUN					
										NIGERIA-ORT DU OCH DE ANDRA					
										OSIS					
										TVINGAS RÖKARE OFTA GÅ					
										FRÅN DUBLIN					
										VERKA					

Vinn Värdekort! Skicka korsordet senast **28 april** 2006 till: X-Trafik, Box 125, 826 23 Söderhamn. Märk kuvertet "Korsord".
 1:a pris är ett Värdekort på X-Trafik laddat med 500 kr. 2:a-5:e pris är Värdekort laddade med 400 – 100 kr. Vinnarna meddelas per brev och publiceras i nästa nummer av RESA. Eventuell vinstskatt betalas av vinnaren.



Vinnare i korsordet nr 3-05.

1:a pris Värdekort 500 kr: Camilla Svensson, Gävle. **2:a pris** Värdekort 400 kr: Karin Nordlund, Söderhamn. **3:e pris** Värdekort 300 kr: Vaino Sjödin, Ljusdal. **4:e pris** Värdekort 200 kr: Marianne Shamir, Järvsö. **5:e pris** Värdekort 100 kr: Margaretha Öberg, Gävle. Grattis och trevliga resor!

Namn:

Adress:



POSTENS
GRUPPFÖRÄNDELSE



Ta bussen till jobbet

Vår trafik är tätast när människor behöver åka till jobbet eller skolan. Men det finns gott om turer även på andra tider. Ta bussen till mötet, studiecirkeln eller när du ska träffa dina vänner.

